Deutscher Bundestag **Drucksache 16/32**

16. Wahlperiode 03. 11. 2005

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über den Betrieb elektronischer Mautsysteme (Mautsystemgesetz – MautSysG)

A. Problem und Ziel

Das Mautsystemgesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 200 S. 50), so genannte Interoperabilitätsrichtlinie. Die Richtlinie zielt darauf ab, die elektronischen Mautsysteme zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten so auszugestalten, dass ein angemessener Grad der Interoperabilität auf europäischer Ebene erreicht wird. Hierdurch soll eine zunehmende Marktfragmentierung infolge der Verwendung unterschiedlicher Techniken und unterschiedlicher Spezifikationen in den einzelnen Mitgliedstaaten verhindert werden, da sich dies als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erweisen und damit den Zielen der europäischen Verkehrspolitik schaden könnte.

B. Lösung

Durch das Mautsystemgesetz wird die Interoperabilitätsrichtlinie in einer einheitlichen gesetzlichen Regelung für alle Arten der elektronischen Mauterhebung europarechtssicher umgesetzt. Hierzu werden der Anwendungsbereich des Gesetzes, die technischen Grundanforderungen sowie die Rahmenbedingungen für den künftigen europäischen elektronischen Mautdienst geregelt. Da die näheren inhaltlichen Spezifikationen dieses elektronischen Mautdienstes erst noch im sog. Komitologieverfahren von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu treffen sind, wird für die künftige Umsetzung dieser Spezifikationen eine Verordnungsermächtigung aufgenommen.

Der Gesetzentwurf bezieht sich ausschließlich auf die Ausgestaltung der Art und Weise einer Mauterhebung; er lässt die nach anderen Rechtsvorschriften bestehenden Festlegungen der mautpflichtigen Strecken und Fahrzeuge sowie der Gebührenhöhe unberührt (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG sowie Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FStrPrivFinG).

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Der vorliegende Gesetzentwurf hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen. Kosten für die öffentlichen Haushalte können sich möglicherweise nach den näheren Spezifikationen des europäischen elektronischen Mautdienstes durch die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und dem Erlass der durch das Mautsystemgesetz vorgesehenen Rechtsverordnung ergeben. Soweit sich für den Bund aus dem Vollzug des Gesetzes zukünftig Mehrkosten ergeben, sind sie im jeweils betroffenen Einzelplan auszugleichen.

E. Sonstige Kosten

Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, sind durch die Neuregelung nicht unmittelbar zu erwarten. Gleiches gilt für die Auswirkungen auf Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau. Allenfalls können diese sich nach den näheren Spezifikationen durch die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und dem Erlass der durch das Mautsystemgesetz vorgesehenen Rechtsverordnung ergeben.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 3. November 2005

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über den Betrieb elektronischer Mautsysteme
(Mautsystemgesetz – MautSysG)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 812. Sitzung am 17. Juni 2005 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Entwurf eines Gesetzes über den Betrieb elektronischer Mautsysteme (Mautsystemgesetz – MautSysG)[1)]

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1
Anwendungsbereich

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für technische Systeme zur elektronischen Erhebung aller Arten von Gebühren für die Benutzung von

1. öffentlichen Straßen,
2. Bauwerken im Verlauf öffentlicher Straßen, insbesondere Tunnel und Brücken, sowie
3. Fähren, soweit sie Teil einer öffentlichen Straße sind,

mit Kraftfahrzeugen (elektronische Mautsysteme).

(2) Die Vorschriften dieses Gesetz gelten nicht für

1. elektronische Mautsysteme, soweit diese den Einbau eines Fahrzeuggerätes in einem mautpflichtigen Fahrzeug nicht erfordern,
2. kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für die Anpassung an die Anforderungen nach diesem Gesetz außer Verhältnis zu dem erzielten Nutzen stünden.

§ 2
Technische Anforderungen

Elektronische Mautsysteme, die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden, dürfen für die Mautabwicklung nur eine oder mehrere der folgenden Techniken verwenden:

1. Satellitenortung,
2. Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm,
3. Mikrowellentechnik (5,8 GHz).

§ 3
Europäischer elektronischer Mautdienst

(1) Elektronische Mautsysteme sind im Rahmen eines europäischen elektronischen Mautdienstes zu betreiben, der für das gesamte Straßennetz der Europäischen Gemeinschaft, für das Gebühren im Sinne des § 1 erhoben werden, eingerichtet wird. Jedem Nutzer ist der Zugang zu dem gesamten vom europäischen elektronischen Mautdienst erfassten Straßennetz auf der Grundlage

1. eines Vertrages mit einem Betreiber eines beliebigen Teils dieses Netzes oder
2. eines öffentlich-rechtlichen Nutzungsverhältnisses

zu verschaffen. Der Zugang muss unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Nutzers, dem Zulassungsort des Fahrzeuges sowie von dem Mautgebiet oder der Stelle, an der die Maut erhoben wird, ermöglicht werden.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck müssen elektronische Mautsysteme den Anforderungen der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 200 S. 50) in ihrer jeweils geltenden Fassung, einschließlich der von der Europäischen Kommission nach Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2004/52/EG getroffenen Entscheidungen, entsprechen.

(3) Die zur Erfüllung der Anforderungen dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen bereitgestellten Fahrzeuggeräte müssen für alle elektronischen Mautsysteme innerhalb der Europäischen Union, die die Voraussetzungen des § 1 erfüllen, und bei allen Fahrzeugarten einsetzbar sein. Sie dürfen vorbehaltlich nach anderen Rechtsvorschriften erforderlicher Genehmigungen oder vertraglicher Vereinbarungen zusätzlich auch für weitere Zwecke verwendet werden, soweit dies nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Nutzers oder zu einer Ungleichbehandlung einzelner Nutzer führt. Das Fahrzeuggerät darf auch mit dem digitalen Fahrtenschreiber des Fahrzeuges verbunden sein.

§ 4
Rechtsverordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zur Umsetzung der von der Europäischen Kommission nach Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2004/52/EG getroffenen Entscheidungen über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes

1. die erforderlichen Einzelheiten, insbesondere in technischer und verfahrensbezogener Hinsicht, für den Betrieb eines elektronischen Mautsystems,
2. die Einzelheiten der informationstechnischen Sicherheit

zu bestimmen. Die Rechtsverordnung nach Satz 1 Nr. 2 bedarf des Einvernehmens des Bundesministeriums des Innern.

§ 5
Überleitungsvorschrift

Beim Betrieb elektronischer Mautsysteme ist die Verpflichtung, den europäischen Mautdienst nach § 3 zur Verfügung zu stellen,

1. für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und von Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen (Fahrer und acht weitere Personen) zugelassen sind, spätestens drei Jahre und
2. für alle anderen Fahrzeugen spätestens fünf Jahre

nachdem die Europäische Kommission erstmals die Entscheidung nach Artikel 4 Abs. 4 der Richtlinie 2004/52/EG getroffen hat, zu erfüllen. Der nach Satz 1 maßgebliche Zeitpunkt ist vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger[2)] bekannt zu geben.

§ 6
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage der Verkündung in Kraft.

[1)] Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. EU Nr. L 200 S. 50).

[2)] Amtlicher Hinweis: http://www.ebundesanzeiger.de/.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Der vorliegende Gesetzentwurf dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. EU Nr. L 200 S. 50, (Interoperabilitätsrichtlinie) in deutsches Recht.

1. Vorgaben der Richtlinie

Die Interoperabilitätsrichtlinie zielt darauf ab, die elektronischen Mautsysteme zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten so auszugestalten, dass ein angemessener Grad der Interoperabilität auf europäischer Ebene erreicht wird. Hierdurch soll eine zunehmende Marktfragmentierung infolge der Verwendung unterschiedlicher Techniken und unterschiedlicher Spezifikationen in den einzelnen Mitgliedstaaten verhindert werden, da sich dies als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erweisen und damit den Zielen der europäischen Verkehrspolitik schaden könnte.

Zur Erreichung dieses Ziels sieht die Interoperabilitätsrichtlinie vor, dass alle elektronischen Mautsysteme in der Gemeinschaft, die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden, nur die Techniken Satellitenortung, Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm oder Mikrowellentechnik (5,8 GHz) verwenden dürfen. Ein europäischer elektronischer Mautdienst soll die Interoperabilität auf technischer, prozeduraler und vertraglicher Ebene herstellen, indem er insbesondere ermöglichen soll, dass die Nutzer aufgrund eines einzigen Vertrags mit einem Betreiber oder aufgrund eines öffentlich-rechtlichen Nutzungsverhältnisses Zugang zu allen europäischen Mautsystemen erhalten, die dem Anwendungsbereich der Richtlinie unterliegen. Den Nutzern ist ein Fahrzeuggerät zur Verfügung zu stellen, das in der Lage ist, mit den drei Techniken zu kommunizieren, die in den nach dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommenen Mautsystemen als einzige verwendet werden dürfen. Die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes werden von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten im sog. Komitologieverfahren bis zum 1. Juli 2006 festgelegt (Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, ABl. EG Nr. L 184 S. 23). Erfolgt bis zu diesem Termin keine Festlegung, bestimmt die Kommission hierfür einen neuen Zeitpunkt.

Der europäische elektronische Mautdienst steht in keinem Zusammenhang mit den Grundsatzentscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erhebung einer Maut für bestimmte Arten von Fahrzeugen, mit der Höhe der Gebühren oder mit dem Zweck ihrer Erhebung. Er betrifft lediglich die Art der Maut- oder Gebührenerhebung.

2. Umsetzung der Richtlinie

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie durch eine einheitliche gesetzliche Regelung für alle Arten der elektronischen Mauterhebung erfolgen. Hierzu werden der Anwendungsbereich des Gesetzes, die technischen Grundanforderungen sowie die Rahmenbedingungen für den künftigen europäischen elektronischen Mautdienst geregelt. Da die näheren inhaltlichen Spezifikationen erst noch im o. g. Komitologieverfahren von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu treffen sind, wird für die künftige Umsetzung dieser Spezifikationen eine Verordnungsermächtigung aufgenommen.

Der Gesetzentwurf bezieht sich ausschließlich auf die Ausgestaltung der Art und Weise einer Mauterhebung; er lässt die nach anderen Rechtsvorschriften bestehenden Festlegungen der Mauterhebung, der mautpflichtigen Strecken und Fahrzeuge sowie der Gebührenhöhe unberührt (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG sowie Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – FStrPrivFinG). Für die aufgrund dieser Gesetze in Betrieb genommenen Mautsysteme ergibt sich gegenwärtig in ihrer technischen Auslegung – vorbehaltlich der künftigen inhaltlichen Spezifikation durch die EU-Kommission – grundsätzlich kein Änderungsbedarf.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 des Grundgesetzes. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 des Grundgesetzes liegen vor.

Der Bund hat in diesem Bereich das Gesetzgebungsrecht, weil das gemeinschaftsrechtlich vorgegebene Ziel eines einheitlichen Standards für die Art der elektronischen Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nur durch eine bundesgesetzliche Regelung erreicht werden kann. Der Markt für die Straßengüterbeförderung weist insgesamt erkennbar über die Grenzen eines Landes hinaus. Die Vorteile, die sich unter Kosten-, Sicherheits- und Rechtsaspekten aus einem interoperabelen Zusammenspiel der Technik elektronischer Mautsysteme ergeben, insbesondere im Hinblick auf die höhere Dienstleistungsqualität der Straßeninfrastruktur und die Verminderung von Staus an den Mautstellen, können nur durch eine bundeseinheitliche Regelung erreicht werden. Ohne eine solche Regelung bestünde die Gefahr einer Marktfragmentierung, durch die der freie Verkehrsfluss im Transportgewerbe behindert und damit der einheitliche Wirtschaftraum, insbesondere hinsichtlich des Güteraustauschs, beeinträchtigt würde; dies wäre der Gesamtwirtschaft in erheblichem Umfang abträglich. Bundesgesetzliche Bestimmungen sind in diesem Bereich somit unabdingbar, weil nur durch einheitliche Regelungen technische und administrative Schranken für den gewerblichen Güterkraftverkehr im Bundesgebiet vermieden werden können. Es liegt auch im gesamtstaatlichen Interesse, dass für die Interoperabilität von elektronischen Mautsystemen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ein einheitlicher rechtlicher Rahmen besteht. Gleiches gilt für Mautsysteme, die ihre Grundlage im FStrPrivFinG haben.

Der vorliegende Gesetzentwurf hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, die Wirtschaft (Kosten), die Einzelpreise, das Preisniveau und das Verbraucher-

preisniveau. Erst im späteren Zeitablauf – sobald die noch ausstehende nähere Spezifikation des europäischen elektronischen Mautdienstes durch die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und dem Erlass einer entsprechenden Verordnung erfolgt – können Kostenbelastungen sowohl für die Wirtschaft als auch für die öffentlichen Haushalte mit den korrespondierenden Preiswirkungen entstehen. Kosten- wie Preiseffekte hierzu lassen sich zurzeit nicht abschätzen. Soweit sich für den Bund aus dem Vollzug des Gesetzes zukünftig Mehrkosten ergeben, sind sie im jeweils betroffenen Einzelplan auszugleichen.

B. Besonderer Teil

Zu § 1

§ 1 des Gesetzentwurfs dient der Umsetzung von Artikel 1 Abs. 1 und 2 der Interoperabilitätsrichtlinie und bestimmt den Anwendungsbereich des Gesetzes.

Zu Absatz 1

Nach Absatz 1 gilt das Gesetz nur für elektronische Mautsysteme. Entsprechend den Vorgaben der Richtlinie wird dabei nicht zwischen zeit- und streckenbezogenen Gebühren unterschieden, sondern es werden alle Arten von Straßenbenutzungsgebühren erfasst. Der in dieser Vorschrift – auf der Grundlage der Richtlinie – zugrunde gelegte Begriff „elektronischen Mautsysteme“ ist insofern weiter als die in § 1 Abs. 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge enthaltene Definition des Begriffs „Maut“, die entsprechend der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 lediglich auf streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühren abstellt.

Die ausdrückliche Nennung der „Bauwerke im Verlauf öffentlicher Straßen“ in Absatz 1 Nr. 2 entspricht dem Wortlaut der Richtlinie; im Verhältnis zu der umfassenden Bezugnahme auf „Straßen“ in Nummer 1 dient Nummer 2 der Klarstellung im Hinblick auf die besondere Bedeutung von Bauwerken wie Brücken und Tunneln im Rahmen von Mautsystemen. Zur europarechtskonformen Umsetzung der Richtlinie werden in Nummer 3 auch Fähren erfasst, die Teil einer öffentlichen Straße bilden.

Die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf öffentliche Straßen, Bauwerke und Fähren entspricht den Vorgaben des Artikels 74 Abs. 1 Nr. 22 GG, der keine bundesrechtliche Kompetenz für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Privatstraßen vorsieht. Eine Regelung dieses Gesetzentwurfs in Bezug auf Privatstraßen ist auch nicht erforderlich, da die Verkehrsbedeutung von Privatstraßen in Deutschland in aller Regel sehr gering ist, so dass eine Einführung von elektronischen Mautsystemen für solche Straßen bereits mangels wirtschaftlichem Interesse aus praktischen Gründen ausgeschlossen ist; diese Systeme würden zudem stets dem Ausnahmetatbestand der Richtlinie für kleine, rein lokale Mautsysteme unterfallen.

Zu Absatz 2

Die in Absatz 2 Nr. 1 vorgesehene Ausnahme gilt für Fälle, in denen zwar ein elektronisches Mautsystem besteht, die Erfassung der Fahrzeuge jedoch nicht über ein eingebautes Fahrzeuggerät, sondern auf anderem Wege (z. B. Videotechnik) erfolgt.

Der Tatbestand dieser Ausnahmevorschrift ist hingegen nicht bereits dann erfüllt, wenn die Verwendung eines Fahrzeugsgeräts zur Einbuchung nur deshalb nicht zwingend erforderlich ist, weil ergänzend zum automatischen Verfahren die Möglichkeit einer manuellen Einbuchung über ein Mautterminal zur Verfügung steht. Der Gesetzeswortlaut stellt hierzu durch die Formulierung „soweit“ klar, dass im Fall eines gemischten Mautsystems mit mehreren Einbuchungsmöglichkeiten die elektronische Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät getrennt von den alternativen oder ergänzenden Buchungsmöglichkeiten zu beurteilen ist.

Der vorgeschlagene Absatz 2 Nr. 2 sieht außerdem richtlinienkonform eine weitere Ausnahme für kleine, rein lokale Mautsysteme vor, für die eine Anpassung an die Vorgaben dieses Gesetzes unter Kosten-Nutzen-Aspekten unverhältnismäßig wäre. Durch den Begriff „klein“ wird die Länge des bemauteten Streckennetzes beschrieben. Der Begriff „rein lokal“ bezieht sich auf die tatsächliche Bedeutung des Mautsystems für den Verkehr; die Beurteilung dieses Begriffs richtet sich nach der Reichweite der jeweiligen Verkehrsströme und ist vor dem Hintergrund des Ziels der Richtlinie zu sehen, künstliche Hindernisse, die dem Funktionieren des Binnenmarkts entgegenstehen, zu beseitigen. Die Beurteilungskriterien sind daher nicht in jedem Fall deckungsgleich mit denen zur Beurteilung der Funktionszuordnung von Bundesfernstraßen nach § 1 Abs. 1 FStrG; insbesondere ist nicht maßgeblich, ob die betreffende Straße dem weiträumigen Verkehr im Sinne von § 1 Abs. 1 FStrG zu dienen bestimmt ist (funktionale Betrachtungsweise). Im Ergebnis ist diese Ausnahme für bestimmte Betreibermodelle (F-Modelle) nach dem FStrPrivFinG von Bedeutung.

Die in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie genannte Ausnahme für „Mautsysteme ohne elektronische Einrichtungen für die Mauterhebung“ ist in § 1 Abs. 2 nicht ausdrücklich aufgeführt. In der Sache ergibt sich die Ausnahme auch ohne gesonderte Erwähnung bereits aus dem grundsätzlichen Anwendungsbereich nach § 1 Abs. 1, der – wie die Richtlinie auch – nur für „elektronische“ Mautsysteme gilt.

Zu § 2

In dem vorgeschlagenen § 2 werden entsprechend Artikel 2 Abs. 1 der Interoperabilitätsrichtlinie die drei Techniken vorgegeben, die bei dem Betrieb von Mautsystemen ausschließlich verwendet werden dürfen: Satellitenortung, Mobilfunk (GSM/GPRS) und Mikrowellentechnik (5,8 GHz). Die Bestimmung gilt unmittelbar nur für neue Mautsysteme, die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden. Für bereits vor diesem Zeitpunkt bestehende Mautsysteme gelten die Anforderungen des europäischen elektronischen Mautdienstes nach § 3 in Verbindung mit den Übergangsvorschriften nach § 4 Abs. 2.

Zu § 3

§ 3 regelt die Anforderungen des europäischen elektronischen Mautdienstes nach den Artikeln 3 und 4 der Interoperabilitätsrichtlinie. Er gilt für alle bestehenden und künftigen Mautsysteme, unabhängig von dem in § 2 genannten

Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme. Der Zeitplan für die Implementierung des Mautdienstes richtet sich nach der in § 4 Abs. 2 vorgesehenen Überleitungsvorschrift.

Zu Absatz 1

Der vorgeschlagene Absatz 1 sieht als wesentlichen Inhalt des künftigen europäischen elektronischen Mautdienstes vor, dass den Nutzern ein diskriminierungsfreier Zugang zu allen Mautsystemen im europäischen Straßennetz, die dem Anwendungsbereich der Richtlinie unterliegen, aufgrund nur eines Vertrags mit nur einem Betreiber oder aufgrund eines öffentlich-rechtlichen Nutzungsverhältnisses zu eröffnen ist. Mit diesem Mautdienst soll die Interoperabilität auf technischer, prozeduraler und vertraglicher Ebene hergestellt werden. Der deutsche Betreiber der Lkw-Maut nach dem ABMG ist bereits vertraglich verpflichtet, selbstständig auf die Interoperabilität hinzuwirken.

Eine ausdrückliche Verpflichtung, im Rahmen des europäischen elektronischen Mautdienstes ausschließlich die drei in § 2 genannten Techniken zu verwenden, ist in § 3 – wie auch in der Richtlinie – nicht enthalten. Ob der europäische elektronische Mautdienst diese Techniken jedoch implizit voraussetzt, hängt von den näheren Spezifikationen durch die Europäische Kommission im sog. Komitologieverfahren ab.

Zu Absatz 2

Hinsichtlich der näheren Einzelheiten des in Absatz 1 dargestellten europäischen elektronischen Mautdienstes wird auf die Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie verwiesen. Hierdurch soll nicht nur eine europarechtssichere Umsetzung der Richtlinie erreicht werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 hat gegenüber Absatz 2 klarstellenden Charakter und enthält die wesentlichen Vorgaben für die technische Ausstattung der interoperablen Fahrzeuggeräte. Satz 1 verdeutlicht eine wesentliche Voraussetzung der Interoperabilität, nämlich die uneingeschränkte Einsetzbarkeit der Fahrzeuggeräte innerhalb des europäischen Mautdienstes. Satz 2 zeigt die weiteren Möglichkeiten der Verwendung der Geräte im Hinblick auf die Mehrwertdienste wie z. B. die Verbindung mit dem digitalen Fahrtenschreiber oder Notrufdiensten auf, soweit dies nach anderen Rechtsvorschriften und vertraglichen Vereinbarungen zulässig ist.

Zu § 4

In dem vorgeschlagenen § 4 Satz 1 wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten für den Betrieb von Mautsystemen im Rahmen der näheren Spezifikation durch die Europäische Kommission im sog. Komitologieverfahren durch Rechtsverordnung festzulegen. Hierdurch soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass zur Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes nach der Entscheidung der Europäischen Kommission für Betreiber und Industrie nur ein enger, europarechtlich vorgegebener Zeitrahmen besteht (siehe § 5) und vor diesem Hintergrund ggf. erforderliche nationale Festlegungen zügig zu treffen sind.

Zu § 5

§ 5 ist eine Überleitungsvorschrift, die den Zeitplan für die Anpassung der von diesem Gesetz erfassten Mautsysteme an die näheren Spezifikationen durch die Europäische Kommission enthält.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333